

RÓŻNICA W INTERPRETACJI EUROPEJSKIEGO SYSTEMU KLASYFIKACJI ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH POLSKI I NIEMIEC. JAKA KLASA DLA ODRY?



Autor: Anna Goraj

Europejska klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych na terenie Niemiec

Podstawa klasyfikacji: Rezolucja nr 92/2 w sprawie nowej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych przyjęta przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (ECE) w roku 1992. System klasyfikacji został przyjęty przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (CEMT).

Cel Rezolucji nr 92/2: Promowanie jednolitej europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

- **Techniczne aspekty infrastruktury:**

W przypadku modernizacji regionalnej drogi wodnej lub drogi wodnej klasy IV należy przyjąć parametry co najmniej w klasie Va. W przypadku modernizacji lub tworzenia drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym, parametry, które należy zastosować, powinny być co najmniej w klasie Vb z minimalnym zanurzeniem 2,80 metra i minimalnym prześwitem pod mostami 7,00 metrów, jeśli jest to konieczne do transportu kontenerów. W przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie prześwit pod mostem wynoszący 7,00 m nie jest uważany za ekonomicznie uzasadniony, należy wziąć pod uwagę możliwość wykorzystania dłuższych zestawów (klasa Vb). Długości śluz lub innych konstrukcji, przez które przepływają statki, należy ustalić w odniesieniu do maksymalnych wymiarów jednostek pchanych.

- **Uwagi do tabeli**

1. Klasę drogi wodnej określa się na podstawie wymiarów poziomych statków lub jednostek pchanych, w szczególności ich szerokości.
2. Wartość zanurzenia na śródlądowej drodze wodnej musi być określona w odniesieniu do warunków lokalnych

Rezolucją Federalnego Ministerstwa Transportu (BMV) z dnia 24 marca 1993 nowy system klasyfikacji został wprowadzony do niemieckiej Administracji Dróg Wodnych i Żeglugi Śródlądowej, a niemieckie śródlądowe drogi wodne zostały odpowiednio zweryfikowane i sklasyfikowane.

Regulacja prawna systemu klasyfikacji:

 **Polska** - Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Art. art. 42 ust. 4, wiążąca.

 **Niemcy** – Rezolucja, elastyczne i pragmatyczne podejście do tradycyjnego systemu klasyfikacji.

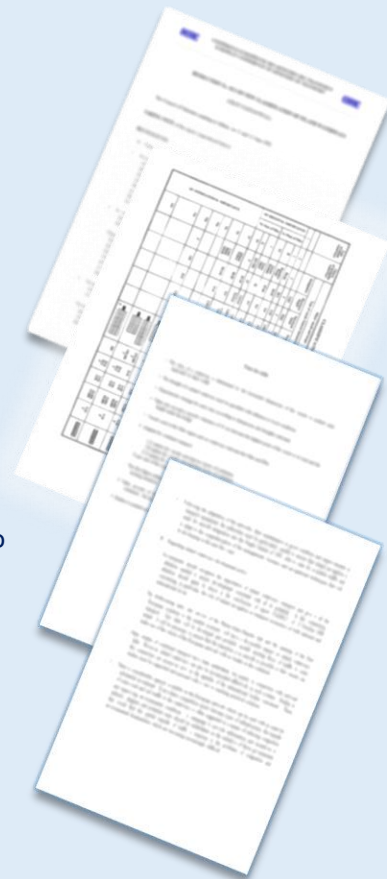
Parametry klasyfikacyjne w niemieckim systemie klasyfikacji dróg wodnych:

Parametry podstawowe: przestrzenne wymiary zharmonizowanych typów statków, z których najważniejsze są: poziome parametry długości i szerokości.

Parametry zmienne: głębokość zanurzenia i wysokość punktów stałych.

Przypisy: Odzwieczają europejski system klasyfikacji (CEMT), jak i przyporządkowanie federalnych dróg wodnych, zazwyczaj odnoszą się do ograniczeń parametrów klasyfikacyjnych.

Przypis nr 7: „Wartość zanurzenia na śródlądowej drodze wodnej musi być określone w odniesieniu do warunków lokalnych



Klasyfikacja Odry według niemieckiej Administracji Dróg Wodnych i Żeglugi Śródlądowej

Stan faktyczny na Odrze Granicznej – według niemieckiego Zarządu Administracji Dróg Wodnych i Żeglugi Śródlądowej (WSV)

Für lebendige Wasserstraßen



A) Vorstellung des Ist-Zustands an der Grenzoder

Verkehrsträger Wasserstraße:

Die Bundeswasserstraße Oder:

- ... dient dem allgemeinen Verkehr:
 - = „Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem Verkehr mit Gütern und Fahrgastschiffen oder der Sport und Freizeitschifffahrt mit Wasserfahrzeugen dienen [...]“ (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG)
- ... hat die Klassifizierung IV: Motorschiffe / Schubverbände: L: 80-85 m; B: 9,5 m; Brückendurchfahrthöhe 5,25 m
- ... bedarf keiner Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030
→ keine Änderung der obigen Klassifizierung vorgesehen

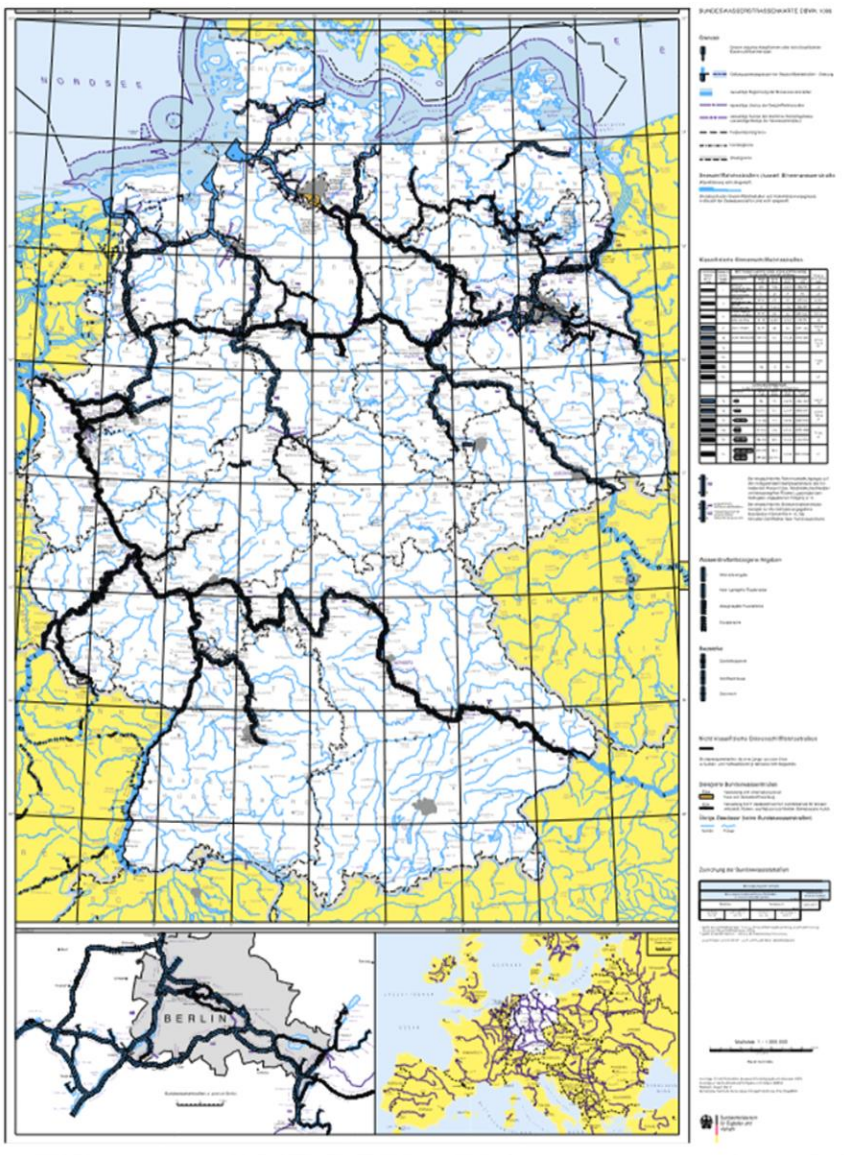
Federalna droga wodna Odra

Posiada klasę IV: barki motorowe / zestawy pchane: dł: 80 - 85 m, szer: 9,50 m; minimalny prześwit pod mostami 5,25 m.

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium - Ist-Zustand und Perspektiven der Grenzoder

Graficzna prezentacja klasyfikacji federalnych dróg wodnych

Bundeswasserstraßenkarte



Klasyfikacja federalnych śródlądowych dróg wodnych, oznaczenia kilometrów, śluz, podnośni i zapor, innych zbiorników wodnych, lokalizacje, granice administracji dróg wodnych.

Cyfrowa mapa federalnych dróg wodnych 1:1000 000 (stan na kwiecień 2024 r.)

Klassifizierte Binnenschiffahrtsstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKAHNE					Brückendurchfahrthöhe
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	
	I	Penische westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400	4,0
	I	Gross Finow östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180	3,0
	II	Kempener westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650	4,0-5,0
	II	BM-500 östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630	3,0
	III	Gustav Koenigs westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000	4,0-5,0
	III	östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700	4,0
	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1000-1500	5,25 od. 7,0
	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1
	Vb						
	VIa						7,0 od. 9,1
	VIb		140	15	3,9		
	VIc						9,1
Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	SCHUBVERBÄNDE					Brückendurchfahrthöhe
		Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	
	IV		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0
	Va		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1
	Vb		172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000	
	VIa		95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000	7,0 od. 9,1
	VIb		185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000	
	VIc		270-280	22,8	2,5-4,5	9600-18000	9,1
	VIc		195-200	33,0-34,2			

Graficzna prezentacja klasyfikacji federalnych dróg wodnych

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Klassifizierung der Binnenwasserstraßen des Bundes



Quelle: Fachstelle für Statistik und Geoinformatik. Zur Verfügung gestellt gemäß OpenStreetMap. Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 3 km schiffen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnen- wasser- straße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE					SCHUBVERBÄNDE				
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)
	I	Peniche westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400					
		Gross Finow östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180					
		Kempenaar westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650					
	II	BM 500 östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630					
		Gustav Koenigs westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000					
		Östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700		118-132	8,2	2,0	1000-1200
	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1000-1500		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450
	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000
								172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000
								185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000
	Vib		140	15	3,9			185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000
								270-280	22,8	2,5-4,5	9600-18000
								195-200	33,0-34,2		9,1

nicht klassifizierte BinWaStr

keine BinWaStr

Klassifikation federalnych śródlądowych dróg wodnych z oznakowaniem kolorystycznym

Tabelaryczny wykaz śródlądowych dróg wodnych z dopuszczalnymi wymiarami statków motorowych, barek i zestawów pchanych (stan na maj 2022 r.)

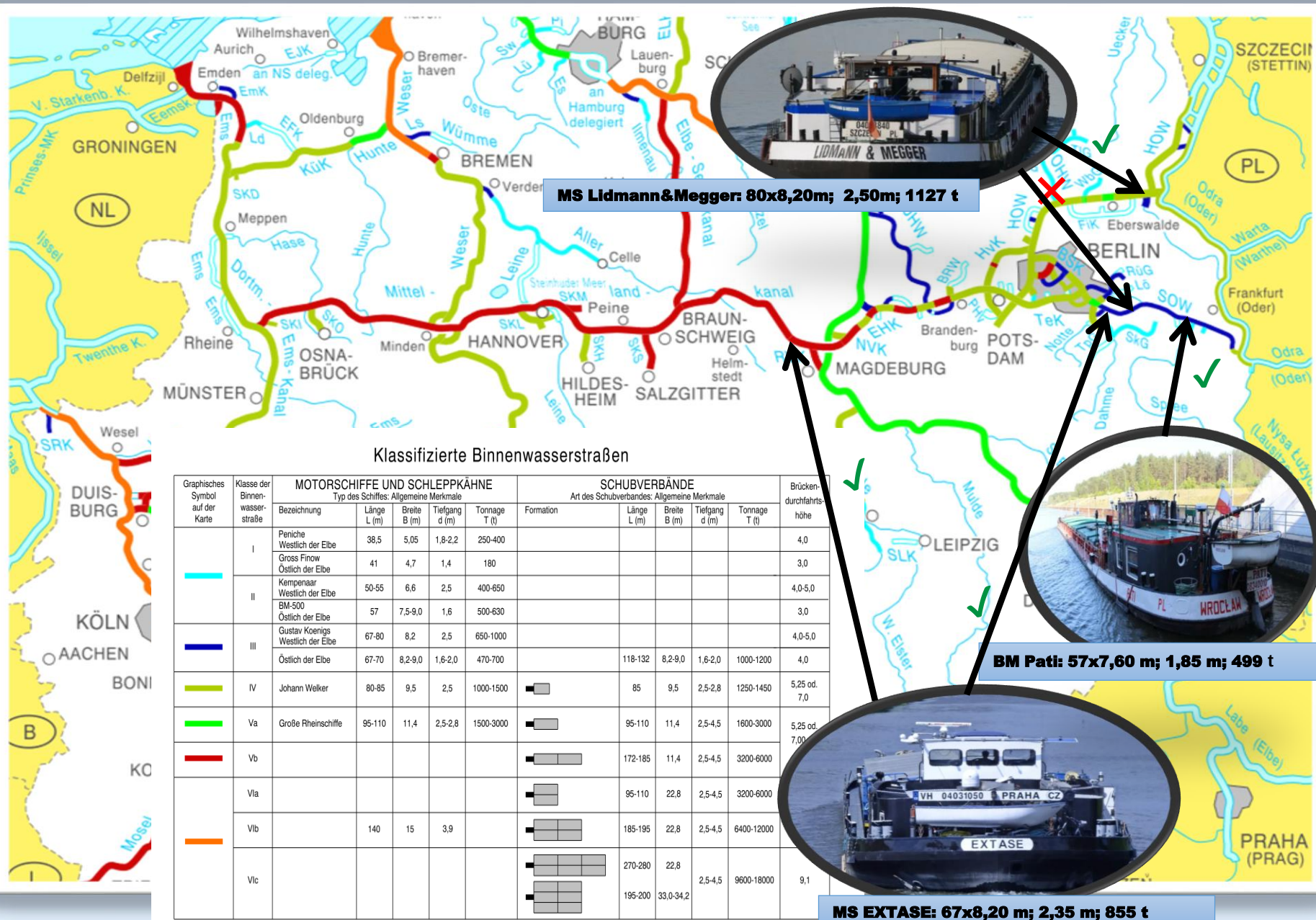
Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnen- wasser- straße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE					SCHUBVERBÄNDE					Brücken- durchfahrts- höhe
		Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale					Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale					
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	
	I	Peniche Westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400						4,0
		Gross Finow Östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180						3,0
	II	Kempenaar Westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650						4,0-5,0
BM-500 Östlich der Elbe		57	7,5-9,0	1,6	500-630						3,0	
	III	Gustav Koenigs Westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000						4,0-5,0
		Östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700		118-132	8,2-9,0	1,6-2,0	1000-1200	4,0
	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1000-1500		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0
	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1
	Vb							172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000	
	Vla							95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000	7,0 od. 9,1
	Vlb		140	15	3,9			185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000	
	Vlc						 	270-280 195-200	22,8 33,0-34,2	2,5-4,5	9600-18000	9,1

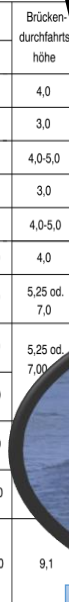
nicht klassifizierte BinWaStr

keine BinWaStr

Graficzna prezentacja klasyfikacji federalnych dróg wodnych w praktyce

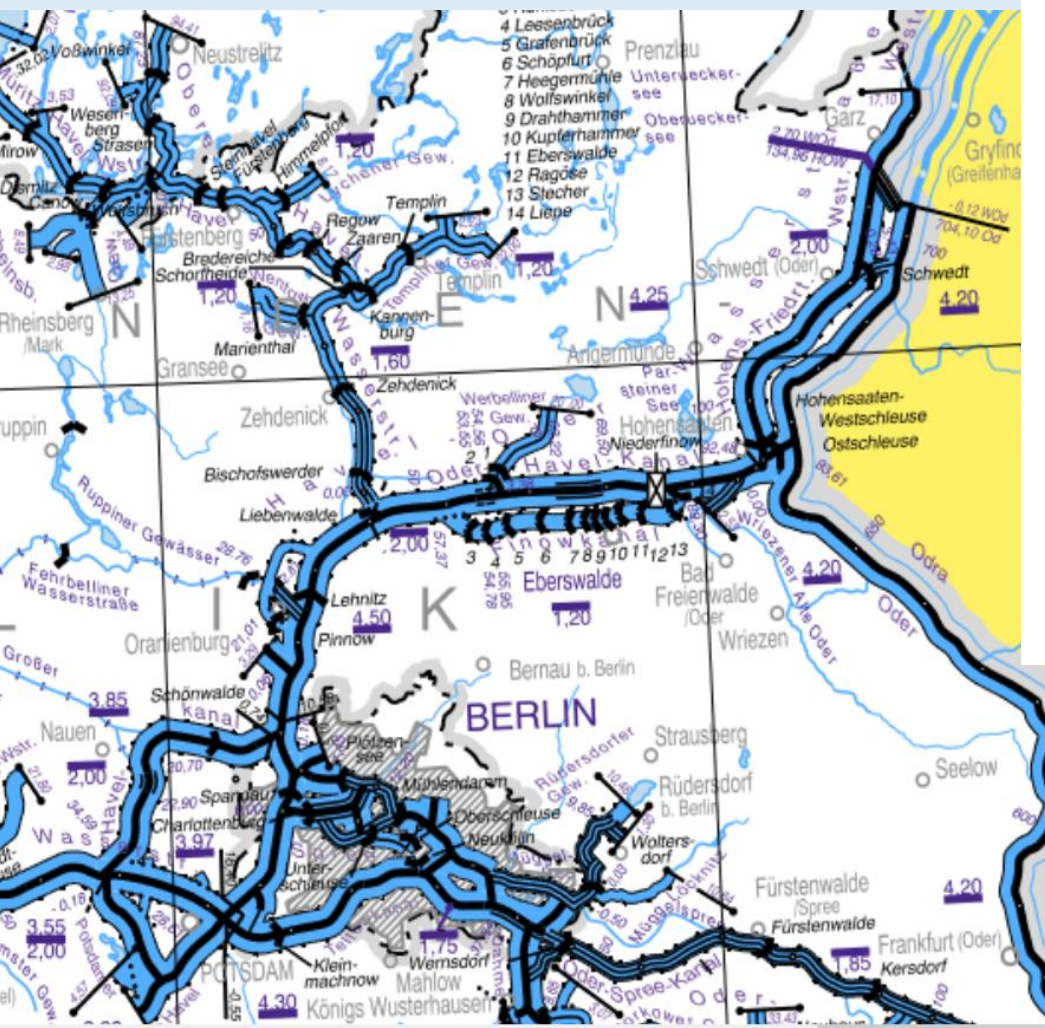


Klassifizierte Binnenwasserstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnen- wasser- straße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKÄHNE					SCHUBVERBÄNDE					Brücken- durchfahrts- höhe
		Typ des Schiffes: Allgemeine Merkmale					Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale					
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	
	I	Peniche Westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400						4,0
		Gross Finow Östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180						3,0
	II	Kempenaar Westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650						4,0-5,0
		BM-500 Östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630						3,0
	III	Gustav Koenigs Westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000						4,0-5,0
		Östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700		118-132	8,2-9,0	1,6-2,0	1000-1200	4,0
	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1000-1500		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0
	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,00
	Vb							172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000	
	Vla							95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000	
	Vlb		140	15	3,9			185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000	
	Vlc						 	270-280 195-200	22,8 33,0-34,2	2,5-4,5	9600-18000	

- Graficzna prezentacja klasyfikacji federalnych dróg wodnych określa dopuszczalne wymiary poziome statków lub jednostek pchanych na danej drodze wodnej. Parametry zmienne, tj. prześwity pod mostami czy głębokości załadunku powinny być zawsze weryfikowane w oparciu o lokalne przepisy żeglugowe lub aktualne stany wód.

Ograniczenia parametrów eksploatacyjnych na federalnych drogach wodnych.



Klassifizierte Binnenschiffahrtsstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnenwasserstraße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKAHNE					Brückendurchfahrts-höhe
		Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)	
	I	Penische westlich der Elbe	38,5	5,05	1,8-2,2	250-400	4,0
	II	Gross Finow östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180	3,0
	III	Kempener westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650	4,0-5,0
	IV	BM-500 östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630	3,0
	Va	Gustav Koenigs westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000	4,0-5,0
	Vb	östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700	4,0
	VIa	Johann Welker	80-85	9,5	2,5	1000-1500	5,25 od. 7,0
	VIb	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1
	VIc		140	15	3,9		7,0 od. 9,1
	VII						9,1

Ograniczona głębokość tranzytowa, w odniesieniu do decydującego niskiego poziomu wody (dla rzek swobodnie płynących) lub **stopa zanurzenia** (dla kanałów i rzek regulowanych stopniami wodnymi), w porównaniu do najniższego podanego zanurzenia w "m"

Ograniczony przeswyt mostu

Odcinek z ograniczonym przeswitem mostów w odniesieniu do najniższej określonej wysokości przeswitu mostu w "m", przy najwyższym poziomie wody.

Przykład ograniczenia prześwitów pod mostami na kanale Dortmund – Ems, droga wodna klasa IV



Rechts- wasser- behörden/ Land	Außer Bezeichnung	km Eintlg. ab Südhafen Dortm.	Linkes Ufer = Westufer		Schleusen		Bemerkungen
			Bezeichnung	Wasserbau- behörden/ Land	Breite m	Länge m	
WSA Ems- Nordsee, Meppen/Nie- dersachsen		146,22- 146,59	Liegestelle Lin- gen (Fahrzeuge ohne Kegel)	WSA Ems- Nordsee, Meppen/Nie- dersachsen			
	Neuer Hafen Lingen	146,50					
	Anlegestelle mit festem Landesteg	146,67					
	Lingener Fuß- gängerbrücke	146,69	Brücke 155a				Höhe: 4,53 m
	Kirchhofs-Brücke	146,96	Straßenbrücke 156				Höhe: 4,67 m
		148,10- 148,36	Liegestelle Altenlingen (Fahrzeuge außer Schub- schiffahrt)				
	Altenlingener Brücke	148,49	Straßenbrücke 157				Höhe: 4,47 m
		148,60	Altenlingen				
	Liege- und Umschlagstelle Altenlingen WSA Ems-Nord- see Meppen, Tel.: (05931) 848-170	148,63					
		150,19- 150,62	Tankerliegestelle Holthausen				
	Holthäuser Brücke	150,83	Straßenbrücke 158				Höhe: 4,58 m
	Holthäuser Rohrbrücke	150,85	Rohrbrücke 158a				Höhe: 4,57 m
	Hafen Erdöl- raffinerie, BP- Hafen Lingen	151,15					
	Brücke Umge- hungsstraße	152,45	Straßenbrücke 158b				Höhe: 6,02 m
	Bliener Brücke	153,17	Straßenbrücke 159				Höhe: 4,51 m
		153,37	Umschlagstelle Biene				
		153,64	Hafen Biene				

Integracja Odry z systemem dróg wodnych w Europie Zachodniej.

Podnośnia Niederfinow

Wanna	STARA	NOWA
długość użytkowa	83,50 m	113,00 m
szerokość użytkowa	11,50 m	12,50 m
głębokość wody	2,50 m	4,00 m
dopuszczalna szerokość statku	9,50 m	11,45 m
wysokość prześwitu	4,40 m	5,25 m
maks. dop. zanurzenie statku	2,00 m	2,80 m

Planowane:
2,80 m



Klassifizierte Binnenschiffahrtsstraßen

Graphisches Symbol auf der Karte	Klasse der Binnen- wasser- straße	MOTORSCHIFFE UND SCHLEPPKAPPAHE						Brücken- durchfahr- höhe
		Typ des Schiffes; Allgemeine Merkmale						
Bezeichnung	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)				
	I	Penische westlich der Elbe	36,5	5,05	1,8-2,2	250-400	4,0	
		Gross Finow östlich der Elbe	41	4,7	1,4	180	3,0	
	II	Kempener westlich der Elbe	50-55	6,6	2,5	400-650	4,0-5,0	
		BM-500 östlich der Elbe	57	7,5-9,0	1,6	500-630	3,0	
	III	Gustav Königs westlich der Elbe	67-80	8,2	2,5	650-1000	4,0-5,0	
		östlich der Elbe	67-70	8,2-9,0	1,6-2,0	470-700	4,0	
	IV	Johann Weiker	80-85	9,5	2,5	1000-1500	5,25 od. 7,0	
	Va	Große Rheinschiffe	95-110	11,4	2,5-2,8	1500-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1	
	Vb							
	Via						7,0 od. 9,1	
	Vlb		140	15	3,9			
	Vlc						9,1	
SCHUBVERBANDE								
Art des Schubverbandes; Allgemeine Merkmale								
Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)				
	IV		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450	5,25 od. 7,0	
			95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000	5,25 od. 7,00 od. 9,1	
	Vb		172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000		
			95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000	7,0 od. 9,1	
	Vlb		185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000		
			270-280	22,8	2,5-4,5	9600-18000	9,1	
	Vlc		195-200	33,0-34,2				

Źródło: <https://www.wsa-spree-havel.wsv.de/Webs/WSA/Spree>

Havel/DE/01_Wasserstrassen/01_BauwerkeAnlagen/02_Schleusen/SOW/Schleuse_Kersdorf/Flyer_Schl_Kersdorf.pdf?__blob=publicationFile&v=3 ; https://www.wsa-oder-havel.wsv.de/Webs/WSA/Havel/DE/DasWSA/AnfahrtAdressen/SchiffshebewerkNiederfinow/Broschueren/Neues_und_altes_SHW_PL.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Wymiary poziome statków jako podstawa klasyfikacji Odry



Tab. 4.21 Abmessungen der Fahrzeuge und Fahrrinnentiefe nach § 26.02 BinSchStrO

Binnenschiff-fahrtstraße	Länge m	Breite m	Fahrrinnentiefe m
Oder (Talfahrt) km 542,40 – 704,10			
— Verband*	125,00	11,45	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von >1,60 m
	94,00	18,00	
km 542,40 – 617,60			
— unbeladener Schubverband	125,00	22,90	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von >1,60 m
km 617,60 – 667,20			
— Verband	137,00	11,45	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80 m
	125,00	18,00	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80 m
— unbeladener Schubverband	125,00	22,90	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80 m
km 667,20 – 704,10			
— Verband	137,00	18,00	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80 m
	156,00	11,45	gilt nur bei bekannt gemachter Fahrrinnentiefe von > 1,80 m
— unbeladener Schubverband	125,00	22,90	

Wymiary statków i głębokości tranzytowych wg. § 26.02 BiSchStrO

Odra (w dół rzeki): km 542,40 – 704,10

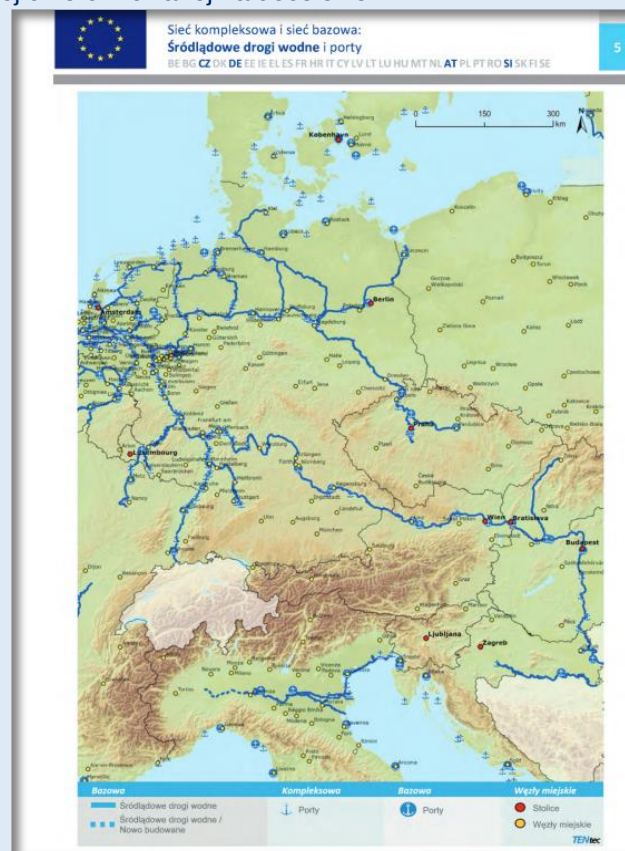
Zestaw (dl; szer): 125 x 11,45 m

Zestaw (dl; szer): 94 x 18 m dla głębokości tranzytowej ≥ 160 cm

SCHUBVERBANDE						
Art des Schubverbandes: Allgemeine Merkmale						
		Formation	Länge L (m)	Breite B (m)	Tiefgang d (m)	Tonnage T (t)
	IV		85	9,5	2,5-2,8	1250-1450
	Va		95-110	11,4	2,5-4,5	1600-3000
	Vb		172-185	11,4	2,5-4,5	3200-6000
	VIa		95-110	22,8	2,5-4,5	3200-6000
	VIb		185-195	22,8	2,5-4,5	6400-12000
	VIc		270-280	22,8	2,5-4,5	9600-18000
			195-200	33,0-34,2		

Różnica w klasyfikacji Odry Polski i Niemiec

-  **Polska:** Odra graniczna w klasie II i III.
Klasyfikacja prezentuje stan faktyczny, ograniczona głębokość tranzytowa i wysokość prześwitów pod mostami. Nie uwzględnia rozwoju i planowania.
-  **Niemcy:** Odra graniczna - federalna droga klasy IV
Klasyfikacja ukierunkowana na planowanie i rozwój, nie na status quo.
-  **Polska:** Klasa II i III eliminuje możliwość uznania i zgłoszenia drogi wodnej do sieci TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej), hamuje rozwój możliwy w ramach korytarza transportowego Bałtyk - Adriatyk oraz zamyka możliwość wykorzystania funduszy UE.
-  **Niemcy:** Rzeka Łaba pomimo niewystarczających głębokości tranzytowych posiada V klasę drogi wodnej. Łaba jest częścią kompleksowej sieci TEN-T zgłoszonej w celu poprawy warunków nawigacyjnych w ramach korytarza transportowego. Koncepcja Regulacji Łaby jest finansowana głównie ze źródeł krajowych, uzupełnionych funduszami europejskimi (TEN-T/CEF). Koncepcja dla Łaby nie zakłada budowy stopni wodnych, opiera się na istniejącej zabudowie regulacyjnej ukierunkowanej na docelowe uzyskanie głębokości tranzytowej 1,40 m. (Źródło: /www.gesamtkonzept-elbe.de)



Podmioty niemieckie wspierające przypisanie Odrze klasy IV i włączenie Odry do sieci TEN-T :

Die Kammerunion Elbe/Oder (KEO).

- „...**Stowarzyszenia** (Elbe Allianz e. V., Federalne Stowarzyszenie Publicznych Portów Śródlądowych e. V., Stowarzyszenie Promocji Dorzecza Odry/Haweli e. V., Weitblick - Verkehrsinfrastruktur, Wirtschaft, Logistik e. V., Elbe-Oder Chamber Union, European River-Sea-Transport Union e. V., Bündnis Elbe-Seitenkanal e. V., Hafen Hamburg Marketing e. V.) **wzywają do:**
„...**Intensyfikacji współpracy między niemieckim Federalnym Ministerstwem Transportu a polskim Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Śródlądowej do modernizacji Odry w celu stworzenia co najmniej IV klasy dróg wodnych, a także włączenie Odry do sieci TEN-T w połączeniu z drogą wodną Odra – Szprewa**“ (2019)

Źródło: Tłumaczenie własne, https://www.oderverein.de/wp-content/uploads/2018-05-17-Ert%C3%BCchtigung-der-Wasserstra%C3%9Fen-Elbe_Oder-1.pdf

- „...**Unia Izb Łaba/Odra (Die Kammerunion Elbe/Oder) z przykrością zauważa jednak, że Odra po raz kolejny nie została częścią transeuropejskiej sieci wodnej**“ (Spotkanie w sprawie utrzymania Łaby w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) 2021).

Źródło: Tłumaczenie własne, <https://www.ihk.de/cottbus/wirtschaftsregion/infrastruktur/elbe-ausbau/wasserstrassen-im-transeuropaeischen-verkehrsnetz-6234442>



Prof. Horst Linde, emerytowany Profesor w Instytucie Transportu Lądowego i Morskiego Politechnika Berlinska, Stowarzyszenie Odrverein.

- Które parametry statków były historycznie ważne dla definicji klasy dróg wodnych, są istotne z dzisiejszej perspektywy i powinny być wykorzystywane **jako podstawa przyszłego planowania?**
- Wymiary śluży, szerokość i ułożenie torów wodnych - długość i szerokość statków - motorowych i/lub zestawów pchanych - **miały i mają pierwszorzędne i bezdyskusyjne** znaczenie dla sformułowania klasy drogi wodnej. Głębokość załadunku i wysokość prześwitu mostu są wymienione w odpowiednich kryteriach klasy.
- **Głębokości załadunku** zawarte w wytycznych klasyfikacyjnych są traktowane **jedynie jako wartości orientacyjne**, które niekoniecznie muszą występować regularnie lub które nie zostały jeszcze w pełni wdrożone, ale które nie stanowią przeszkody dla określonej klasy zdefiniowanej przez długości i szerokości statków (patrz odpowiedni przypis systemu klasyfikacji).
Należy dokonać **rozróżnienia między kanałami a rzekami** swobodnie płynącymi lub spiętrzonymi:
 - **Kanały** - poziom wody podlega ograniczonym wahaniom, tak że załadunek na określoną stopę zanurzenia może być wykonywany regularnie. Głębokości załadunku można przypisać znaczenie decydujące o klasie.
 - **Rzeki swobodnie płynące** - zmienny poziom wody leży w naturze rzeki, stopa załadunku jest wartością zmienną. Głębokości załadunku nie można przypisać znaczenia decydującego o klasie. Dla **uzyskania żeglowności rzeki** (odpowiednia częstotliwość stopy załadunku) istotna jest **właściwa strategia projektowa** np. Wykorzystanie szerokości toru wodnego na rzecz ograniczonej stopy załadunku.
- **Wysokości prześwitu mostu** - **wartości orientacyjne**, zależne od poziomu wody oraz właściwości i stopy załadunkowej statku. Standardowa Wartość 5,25 m ustalona dla 2 warstw kontenerów, przy bliższej weryfikacji może być znacznie niższa (np. 4,50 m dla 2 warstw jest wystarczające w wielu przypadkach).
- Elastyczne i pragmatyczne podejście do tradycyjnego systemu klasyfikacji daje podstawę optymalizacji żeglowności dróg wodnych o trudnych warunkach nawigacyjnych, takimi jak rzeki Łaba i Odra. Szytywne traktowanie systemu klasyfikacji jest przeszkodą dla nowoczesnego, swobodnego rozwoju, i nowych koncepcji technicznych

Właściwe określenie klasy drogi wodnej jest istotne dla planowania rozbudowy i modernizacji drogi wodnej. Daje podstawy do określenia właściwej polityki transportowej, ukierunkowanej nie tylko na rozbudowę drogi wodnej, ale i projektowanie taboru żeglugowego w oparciu o wykorzystanie nowej technologii i rozwiązań technicznych.

Odra Graniczna – jaka klasa drogi wodnej?

1. Wymiary poziome statków- długość i szerokość - spełnia wymogi klasy IV
2. Wysokość przeswitów pod mostami - 4 mosty z wysokością prześwitu < 5, 25 m
3. Głębokość zanurzenia:
 - **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec**, o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi).
 - Federalny Instytut Budownictwa Wodnego w Karlsruhe (BAW) opracował **Koncepcje regulacji rzeki Odry granicznej**.
 - Cel: uzyskanie średniej głębokości na poziomie 1,80 m przez 292 dni w roku (odcinek> Nysa Łużycka – Ujście Warty) i 328 dni w roku (poniżej Ujścia Warty)
 - Federalny Instytut Budownictwa Wodnego (Karlsruhe) w Koncepcji regulacji Odry granicznej _wskazał do realizacji wariant, który obok zapewnienia głębokości dla lodołamania **prowadziłaby także do dalszego podniesienia średnich głębokości wody do poziomu 2,70 m na odcinku Ujście Nysy Łużyckiej – Ujście Warty i 3,00 m na odcinku poniżej Ujścia Warty**
 - Koncepcji regulacji Odry rzeki granicznej zawiera alternatywne, ekologiczne warianty zabudowy regulacyjnej.

Aktualizacja koncepcji regulacji cieku Odry granicznej Orzeczenie, maj 2014. Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Federalny Instytut Budownictwa Wodnego [BAW] jest dostępny w wersji polskiej na stronie internetowej niemieckiego urzędu administracji dróg wodnych: https://www.wsa-oder-havel.wsv.de/Webs/WSA/Oder-Havel/DE/Wasserstrassen/BauwerkeAnlagen/SRK_Grenzoder/SRK_node.html

Dziękuję za uwagę



Anna Goraj